notiziario della sat dlf udine

Numero 84 Anno 22 (1) marzo 2017

La Ferrovia Transalpina

Tra le linee ferroviarie che hanno mantenuto nel tempo quasi inalterate le loro storiche caratteristiche iniziali, pur nell'ambito di un servizio gestito con criteri abbastanza moderni, può essere sicuramente inclusa la Transalpina, che come tale si affianca idealmente alle similari Rosentalbahn (Klagenfurt-Rosenbach) e Gailtalbahn (Arnoldstein-Kötschach-Mauthen), alle quali **il tender** ha già dedicato appositi articoli.
Così come la conosciamo oggi, la ferrovia Transalpina (Wocheinerbahn in tedesco, Bohinjska Proga in sloveno) collega Sežana, stazione situata sulla linea Villa Opicina-Lubiana (Südbahn), con Jesenice (Assling) che invece si trova sulla linea Lubiana-Villaco (Kronprinz Rudolsfbahn).
Ma questo non è il suo tracciato originale, in quanto il capolinea meridionale era la stazione di Trieste Campo Marzio, per una lunghezza totale di 144 chilometri, passando per Villa Opicina e scendendo a livello del mare via Guardiella-Rozzol, quindi a est di Trieste, ovvero dalla parte opposta all'attuale linea che collega il capoluogo giuliano (stazione centrale) con l'altopiano carsico e la Slovenia (Südbahn).
Tutto ciò è frutto delle vicende storiche che hanno contraddistinto la ferrovia Transalpina, a binario unico ora come allora e scartamento ordinario, che viene aperta al traffico il 19 luglio 1906 sotto la gestione delle Ferrovie Imperiali Austro-Ungariche (kkStB), considerato che l'intero territorio che veniva attraversato dalla linea era a quei tempi sotto l'impero asburgico.
Pur non avendo la pretesa in questo articolo di essere esaustivo in tutto quello che potrebbe essere scritto su questa interessante linea, dove l'atmosfera delle stazioni sembra essere rimasta quella dei tempi del Kaiser Franz Josef, possiamo dire che la Transalpina fu realizzata come alternativa alla Südbahn (Ferrovia Meridionale) per raggiungere il porto di Trieste; dopo la Prima Guerra Mondiale la linea fu divisa tra l'Italia e la Jugoslavia, con punto di confine situato alla stazione di Piedicolle/Podbrdo, località da cui prese anche il nome la relativa galleria di poco più di 6 chilometri di lunghezza, che fu costruita fin dall'inizio a doppio binario e che viene ora esercitata a binario unico, pur con la sagoma originale.
Tale situazione resta tale dal 1919 al 1947, quando a seguito della Seconda Guerra Mondiale il confine italiano con la Jugoslavia venne spostato a Monrupino/Repentabor, località che pur essendo in Italia, aveva invece la sua stazione ferroviaria in territorio jugoslavo.
Sežana divenne capolinea sud della Transalpina a partire dal 1948, quando le Ferrovie Jugoslave costruirono un breve tratto di collegamento fino

La stazione di Jesenice vista dalla sala operativa 2 giugno 2013 (foto C. Canton)

La stazione di Bled-lago - 22 maggio 2016

Treno storico appena arrivato a Bled - 22 maggio 2016

a Kreplje/Crepegliano affinchè tutta la linea si trovasse su territorio jugoslavo.
La Transalpina, interamente a trazione diesel, mantiene oggi intatte la gran parte delle caratteristiche storiche originali e pur non raggiungendo altimetrie degne di nota, può essere senza dubbio considerata lo stesso una ferrovia di montagna, oltre Nova Gorica, sia per l'ambiente alpino che attraversa, sia per le curve e controcurve, ponti e gallerie che si susseguono, con una pendenza che nella valle del torrente Baccia tocca il 26 per mille.
Eccetto per quelli di Jesenice (di stile jugoslavo) e di Podbrdo (di stile italiano), i fabbricati di stazione hanno il disegno delle costruzioni tipiche delle ferrovie imperiali, che trovano la loro massima espressione nella monumentale stazione di Nova Gorica, principale località attraversata dalla ferrovia, nei cui pressi i binari per alcuni chilometri segnano proprio la linea di confine con l'Italia, ovvero con il territorio del comune di Gorizia.
Lungo il suo percorso, che a volte fiancheggia l'Isonzo o corre a mezza costa nelle più belle valli delle Alpi Giulie, troviamo importanti opere d'arte come il ponte di Salcano (ancora oggi il più grande ponte ad arco in pietra del mondo, 220 metri di lunghezza, progettato da Rudolf Jausner e costruito utilizzando le pietre calcaree di Aurisina), il viadotto di Most na Soči/Santa Lucia di Tolmino e, come già detto, la galleria di Piedicolle, inizialmente costruita a doppio binario (come tradizione imperiale dell'epoca, vedi anche i trafori delle Caravanche o dei Tauri) ed esercitato a binario unico dopo le vicende belliche della seconda guerra mondiale.

La stazione per il lago di Bohinj - 22 maggio 2016

Treno in arrivo da Jesenice a Bohinjska Bistrica 18 agosto 2011

Industria raccordata con la stazione di Bohinjska Bistrica - 22 maggio 2016

Imbocco sud del tunnel di Piedicolle - 22 maggio 2016

Una 644 in manovra a Podbrdo - 22 maggio 2016

Attualmente l'intera linea è gestita dalle Ferrovie Slovene SŽ, subentrate a quelle jugoslave JŽ dopo l'indipendenza della Slovenia conquistata nel 1991.
Per quanto riguarda il materiale rotabile, a trazione diesel, i treni passeggeri sono svolti con automotrici binate del gruppo 813/814, mentre i treni merci e la navetta per le auto con locomotive del gruppo 644; queste ultime si incaricano anche di trainare i treni speciali delle crociere ferroviarie provenienti da Germania ed Austria.
In merito al servizio passeggeri, la linea è divisa in due tratte: da Sežana a Nova Gorica (sede di deposito locomotive, sia in epoca kkStB che JŽ e SŽ, ancorché oggi in nuovo fabbricato e ridimensionato) e da Nova Gorica a Jesenice, che è la parte di montagna dell'intera linea: la prima tratta prevede solo tre collegamenti al giorno verso Sežana e

Atmosfera fuori dal mondo alla fermata di Podmelec
22 maggio 2016

Automotrici in partenza verso Nova Gorica
Most na Soci 11 maggio 2014

tempo; inoltre, da Nova Gorica i collegamenti con la capitale Lubiana a mezzo autobus via autostrada, non hanno paragoni rispetto al servizio ferroviario via Sežana.
Significativo è il potenziale turistico della linea, sia per la bellezza naturale dei luoghi attraversati (Parco Nazionale del Triglav, laghi di Bohinj e Bled, altopiano della Pokljuka), sia per i periodici treni storici con trazione a vapore, che vengono realizzati in primavera/estate tra Nova Gorica e Bled Jezero (stazione di Bled Lago, una delle località più rinomate della Slovenia, sede anche di importanti vertici politici internazionali; c'è poi anche la stazione di Lesce-Bled sulla linea Lubiana-Jesenice): dopo l'arrivo del treno storico, con carrozze a terrazzini e trazione affidata normalmente ad una vaporiera del gruppo JŽ 33 (ora SŽ), ex tedesche gruppo 52, i turisti vengono accompagnati in autobus per una visita guidata al castello di Bled (Veldes in tedesco) e poi al pranzo in ristorante con vista sul lago, tutto compreso nel prezzo del biglietto ferroviario, tanto che le agenzie turistiche organizzano apposite gite (con transfer in bus fino a Nova Gorica) anche per i villeggianti che si trovano nelle località marine adriatiche, da Lignano a Portorose, per trascorrere una giornata diversa dalla spiaggia, in mezzo alle Alpi Giulie e con i ritmi dei viaggi di una volta.
In un'ottica turistica, può essere certamente visto anche il servizio di navetta per le auto che le SŽ garantiscono ogni giorno sia tra Most na Soči e Bohinjska Bistrica (3 coppie al giorno), sia tra Podbrdo e Bohinjska Bistrica (2 coppie al giorno), treni composti da alcuni carri pianale adattati al trasporto delle auto/camper/autocarri leggeri, una carrozza passeggeri a due assi di vecchio tipo, con traino affidato alle locomotive diesel gruppo 644 di stampo prettamente

A destra binario per carico legname
Most na Soci, 11 maggio 2014

La carrozza passeggeri della navetta per le auto -
Most na Soci, 11 maggio 2014

quattro da quest'ultima località, solo feriali e che proseguono fino a Jesenice (per un totale di 129 chilometri); tra Nova Gorica e Jesenice (89 chilometri), i collegamenti sono molto più frequenti, con corse anche festive. Anche la navetta ferroviaria per le auto, di cui si dirà tra poco, effettua servizio passeggeri nella tratta intermedia.
Considerata la viabilità in loco, alquanto difficoltosa per la morfologia del territorio e soggetta alle criticità climatiche soprattutto in inverno, la ferrovia potrebbe certamente svolgere un servizio migliore rispetto alla gomma, anche se bisogna dire che nemmeno il treno ha velocità competitive (date le caratteristiche della Transalpina, aperta nel 1906 con i criteri costruttivi dell'epoca e rimasta sostanzialmente immutata da allora), se si considera che per percorrere gli 89 chilometri della tratta montana ci vogliono circa 2 ore di

Merci minimo in Transalpina - 18 agosto 2011

americano. Il servizio consente di evitare il percorso stradale, caratterizzato da una viabilità alquanto tortuosa che si inerpica fino al Bohinjsko Sedlo (passo) a oltre 1200 m di altezza.
Discreto anche il traffico merci: in passato vi transitavano pure i treni di carbone sbarcato a Capodistria e diretti in Austria, ora il traffico riguarda essenzialmente legname (tagliato in loco e trasbordato sui carri ferroviari alla stazione di Most na Soči), anche per rifornire un'importante industria raccordata alla stazione di Bohinjska Bistrica, coils che arrivano a Nova Gorica per essere trasbordati su gomma con destinazione industrie italiane, rottami e ancora legname a treno completo che vengono invece inoltrati verso le industrie di Osoppo con trazione InRail (subentrata a Trenitalia Cargo) attraverso la linea per Gorizia via Vrtojba.
Infine, occorre ricordare che la Transalpina ha da sempre costituito un itinerario alternativo durante le interruzioni della Ferrovia Pontebbana: è successo nel settembre 1968 durante l'alluvione che fece crollare parte del ponte di Dogna, nel 1976 per il terremoto del Friuli e nel settembre 2003 durante l'alluvione in Valcanale. Una Transalpina quindi anche con potenzialità di traffico internazionale, come nel lontano passato quando sul suo tracciato transitavano i treni Vienna-Trieste.

Alessandro Fanutti

La stazione di Nova Gorica (fonte web.sc-celje.si)

La stazione di Monrupino vista dall'omonima rocca 14 aprile 2013

Trasbordo coils a Nova Gorica - 31 maggio 2015

Tutte foto di A. Fanutti, salvo diversa indicazione

La battaglia dei treni a Udine

La battaglia dei passaggi a livello di Udine continua: ora è riesploso il caso della zona di via Pradamano. Gli abitanti della zona protestano perché dopo il trasferimento dei merci sulla linea di cintura ora devono subire il passaggio di 100 treni al giorno con particolare transito nelle ore notturne che prima erano tranquille. Si lamentano della velocità elevata dei treni e della successiva frenatura, dello stacco e attacco dei vagoni e dell'uso del clacson per saluto (sic!) (probabilmente intendono il fischio. N.d.R.). Non si capisce poi quali manovre avvengano, tra l'altro notturne, visto che i treni viaggiano a composizione bloccata. Al massimo c'è qualche ricovero e/o cambio di locomotiva. Fanno notare che è ancora valido l'esposto presentato in Procura e chiedono la riduzione della velocità dei treni, il divieto dell'uso del clacson (perseverano) e l'installazione delle barriere antirumore. Minacciano di prendere il numero di matricola dei treni (!) e di denunciare i macchinisti se non saranno ascoltati. Inoltre si lamentano perché con l'istituzione del secondo binario sarebbe stata ampliata la fascia di rispetto alla ferrovia a loro insaputa; solo che nella zona di via Pradamano non c'è stata alcuna variante nel tracciato dei binari ed i lavori per il raddoppio della circonvallazione sono stati eseguiti più di 20 anni fa. Ovviamente qualche politico si è subito accodato alle proteste, palesemente per puri scopi elettorali visto che si avvicina la scadenza del rinnovo del consiglio comunale nel 2018.
Intanto uno dei comitati (che oramai si stanno moltiplicando come i funghi!) per la soppressione della tratta urbana della Pontebbana (loro dicono dei passaggi a livello) ha avviato una raccolta di firme per indire un referendum comunale per chiamare gli udinesi a dire la propria in merito alla questione. Sono state così raccolte e depositate agli inizi di marzo le 100 firme necessarie per la sua richiesta a cui dovranno seguirne altre 2000 se sarà ritenuto valido. Un altro comitato e qualche politico si sono dissociati da questa iniziativa che ritengono strumentale.
Al momento di andare in stampa apprendiamo che il referendum è stato bocciato. Altre notizie sul prossimo numero.

Claudio Canton

Compagnie Ferroviarie Merci private - 5

Prosegue la rassegna schematica delle imprese ferroviarie merci private, analizzando come di consueto una nazionale ed una estera: oggi è la volta di Oceanogate Italia e Crossrail.
Con questo numero, terminano gli approfondimenti dedicati alle compagnie cargo private: a livello nazionale non si è volutamente analizzare nomi forse più noti e conosciuti agli addetti ai lavori e appassionati, come RTC, Inrail, NordCargo, Sistemi Territoriali, Sangritana, FUC, Fuori Muro, per dare invece risalto a compagnie sicuramente meno conosciute, ma non per questo, non meno importanti nel panorama del trasporto ferroviario privato italiano.

Oceanogate Italia SpA

Società.
Viene costituita nel 2010 pariteticamente da due società attive nella logistica, quali la Sogemar e Contship Italia, ottenendo il 26 ottobre 2011 il Certificato di Sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ed iniziando da allora ad operare sul territorio nazionale con propri treni ed un organico di 70 collaboratori, posizionati nelle sedi di La Spezia, Bologna, Melzo e Rho.

Servizi.
Offre servizi di trazione ferroviaria per il trasporto di container da e per i porti dell'Alto Tirreno ed Alto Adriatico, destinati ai mercati del nord Italia e del centro Europa, offrendo i propri servizi a Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rho, Melzo, Rivalta Scrivia, Dinazzano, Bologna e Padova.

Flotta.
Il parco veicoli aziendali è composto da 6 E 483 Bombardier monotensione per i servizi nazionali, 2 E 189 Siemens multitensione per i trasporti internazionali, una V100 per lo scalo di Melzo (recentemente revisionata dalla Railloc Srl di Udine) e 370 carri porta container.

Crossrail AG

Società.
Formalmente nasce il 5 gennaio 2004 quando venne conferito alla BLS AG il servizio passeggeri prima svolto dalla svizzera Regionalverkehr Millelland e la società concentrò la sua attività sul settore merci, assumendo la nuova denominazione di Crossrail AG con sede a Muttenz (nel cantone di Basilea) e filiali in Belgio (Crossrail Benelux NV a Deurne) ed in Italia (Crossrail Italia Srl a Beura Cardezza-VB), per un totale di 300 dipendenti, dei quali 110 in capo alla filiale italiana. Crossrail AG fa parte del gruppo tedesco Rhenus Logistics, che ne detiene la maggioranza del capitale dal 2015.

Servizi.
E' uno dei principali operatori ferroviari lungo il corridoio Benelux-Germania-Svizzera-Italia, oltre a svolgere anche servizi interni all'Italia come Novara-Brindisi (in partnership con Sangritana) o internazionali verso l'Italia come il Genk-Novara.

Flotta.
Se inizialmente l'azienda operava con le Re 4/4 del 1969 della Regionalverkerhr Mittelland (tutte radiate entro il 2010), con l'espansione dei traffici la Crossrail AG si successivamente dotata di macchine a noleggio, fra cui 7 E 185 Traxx Bombardier, due E 484 Traxx Bombardier per i servizi in Italia e due E 482 Traxx Bombardier utilizzate in Germania.
Al 2015 Crossrail Benelux dispone di 15 locomotive diesel Class 66, Crossrail AG di 43 locomotive elettriche, Crossrail Italia di 7 E 186 Bombardier Traxx, 7 E 483 Bombardier Traxx (tutte elettriche), 1 diesel G 2000 Vossloh. Con il controllo del capitale da parte di Rhenus Logistic, il già ampio parco trazione si è ampliato con ulteriori 13 locomotive da manovra e 7 locomotive da treno.

Alessandro Fanutti

La E 483.001 di Oceanogate (fonte intermodale24-rail.net)

Una Class 66 di Crossrail Benelux (fonte mainlinediesel.net)

Ferrovia Udine-Cividale

La società Ferrovie Udine Cividale è nell'occhio del ciclone dopo che tre loro macchinisti si sono licenziati per passare ad altre compagnie in cui la paga è molto più alta. Pare che anche altri dipendenti siano pronti ad andarsene se i loro stipendi non saranno adeguati a quelli dei ferrovieri delle altre società e se non sarà garantita una programmazione a lungo termine dei turni di servizio. L'assessore regionale ai trasporti ha spiegato che la società deve applicare il contratto dei ferrotranvieri che prevede stipendi minori rispetto a quello dei ferrovieri. Ha anche il rammarico di avere perso personale che è stato formato con fondi della FUC, perciò regionali. Ha segnalato che lo stesso problema si riscontra anche in InRail.

Altro tema, amplificato da un episodio successo in dicembre, i sistemi di sicurezza non adeguati, fatto già segnalato dall'ANSF. E' successo che un treno è ripartito da Remanzacco senza il consenso del capotreno che era impegnato nell'ufficio movimento ad effettuare il previsto fonogramma con la centrale operativa per l'autorizzazione alla partenza e che perciò è rimasto a terra. Il treno è stato fatto fermare a San Gottardo ed è stato organizzato il trasferimento del capotreno con un auto.

La società dice che l'installazione dell'SCMT è stata finanziata già dal 2008, ma che, sembrerebbe, il ministero chieda ora l'installazione del sistema Ertms.

Esiste poi il problema degli Stadler da tempo fermi in attesa della revisione dei carrelli dovuta, secondo la regione, a ritardi di consegna dei ricambi da parte della Stadler. Intanto il servizio continua con le AD 900, che però ogni tanto qualche problema lo presentano pure loro, e che se viaggiano singole hanno capienza limitata.

Il 20 marzo lo Stadler ATR 110.001 è uscito, inquadrato tra due carri scudo, dal deposito FUC per essere trasferito a Lubiana per la manutenzione, ma l'ordine di partenza è stato poi annullato perché la Stadler ha trovato disponibilità per i lavori in un proprio stabilimento in Ungheria, cosicché qualche giorno dopo i carrelli dell'ATR 110.002 sono partiti per la revisione. Al rientro di questi carrelli toccherà a quelli del 001.

La FUC sta anche pensando di citare la Stadler per chiedere il risarcimento dei danni subiti per questi ritardi con conseguente fermo dei convogli.

Su questa situazione intervengono anche i politici di vari partiti; il Movimento 5 stelle contesta anche la spesa di 534 mila euro per l'ampliamento della palazzina degli uffici della FUC sita presso il deposito locomotive di Udine, domandandosi se fosse veramente necessario, quando quei soldi potevano essere destinati all'adeguamento degli stipendi del personale.

Infine è stato riparato il rivestimento del muro della stazione di Cividale che risultava pericolante (vedi numero scorso).

Claudio Canton

Lo Stadler ATR 110.001 FUC tra due carri scudo manovrato in stazione a Udine il 20 marzo 2017 (foto D. De Anna)

Ferrovia Pedemontana

Dopo i primi lavori dell'anno scorso la sede della ferrovia Pedemontana è stata ripulita completamento dalle erbacce e dagli arbusti nati durante il periodo di inattività ed è stato anche effettuato il diserbo del sedime. E' stata anche verificata la sagoma libera e fatto un primo controllo dello stato dell'armamento per verificare i lavori da farsi per permetterne la riapertura l'anno prossimo.

Con la riapertura della linea sparirà il DCO di Pinzano perché tutto sarà telecomandato dal centro operativo di Mestre.

La giunta regionale ha stanziato 80 mila euro come contributo al progetto di riqualificazione della stazione di Pinzano; la medesima cifra è andata a Basiliano per lo stesso scopo. A Pinzano è previsto un intervento per riqualificare l'ambiente esterno e per inserire un punto informativo e promozionale al piano terra, mentre al piano superiore verranno realizzati degli alloggi per visitatori, che potrebbero usufruire anche di servizi come il bike sharing, nella prospettiva della riapertura della linea per fini turistici.

Anche il comune di Maniago sta pensando di chiedere l'affidamento in comodato gratuito della stazione per garantirne la salvaguardia e farla diventare una sorta di casa per il turismo.

Il comune di Cavasso Nuovo ha invece approvato un ordine del giorno a sostegno della ferrovia turistica Sacile-Gemona.

Claudio Canton

E' stata creata "Unica Veneto", una smart card personale, nominativa e ricca di servizi dedicata ai viaggiatori di Trenitalia e Dolomiti Bus. Ha validità di 4 anni e permette di viaggiare con comodità sia sulle linee Trenitalia che su quelle della Dolomiti Bus ed è a tecnologia contactless che permette di utilizzarla semplicemente avvicinandola al lettore. Nella prima fase di attivazione si potranno caricare gli abbonamenti ferroviari ed automobilistici; nella seconda fase sarà possibile caricare anche i biglietti singoli.

Claudio Canton

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Le tariffe del trasporto pubblico regionale sono rimaste invariate anche per quest'anno. E' previsto invece uno sconto del 20% sui biglietti ferroviari regionali nelle giornate di sabato e domenica per favorire gli spostamenti turistici ed in particolare il servizio treno+bici.
Intanto le associazioni dei pendolari hanno denunciato il fatto che da 10 anni gli abbonamenti interregionali in tutta Italia hanno tariffe più alte dal 15 al 33% rispetto a quelle che sarebbero corrette a causa di un errore dell'algoritmo usato per determinarle. Trenitalia ha precisato che ciò deriva da un accordo tra le regioni che prevede la somma delle due tariffe regionali con un correttivo che, a quanto pare, si è dimostrato errato. Pertanto in merito è stata convocata una conferenza delle regioni per apportare le dovute correzioni. Un altro problema da risolvere sarà quello della class action che verrà avviata per il recupero delle somme pagate in più per 10 anni dagli abbonati.

Trenitalia ha dichiarato che nel 2016 l'affidabilità dei treni nel Friuli Venezia Giulia è stata del 99,3% e la puntualità del 94,6%, mentre il 90% dei viaggiatori si dichiara soddisfatto del servizio. Anche i comitati pendolari si dichiarano finalmente soddisfatti e invitano i viaggiatori a segnalare comportamenti scorretti e vandalismi sui treni e nelle stazioni. A questo proposito metà marzo la Polfer ha effettuato una serie di controlli nelle stazioni, negli scali e sui treni per contrastare questi atteggiamenti, le aggressioni al personale ferroviario e l'immigrazione clandestina.

Le proteste degli utenti e della regione FVG per la soppressione sulla Mestre-Trieste degli IC 734 e 735, e la loro sostituzione con un servizio di bus che è risultato inadeguato, hanno portato al ripristino del collegamento dal 23 gennaio con due Regionali Veloci che rispettano gli stessi orari.

Il 22 febbraio è iniziato il nuovo servizio intermodale Trieste-Kiel promosso dall'operatore turco Ekol. Trasporta ogni mercoledì i semirimorchi e le casse mobili in arrivo a Trieste via mare dalla Turchia e dalla Grecia fino in Germania dove vengono reimbarcati per le destinazioni finali di Göteborg, Malmö e Oslo. In questo modo il viaggio delle merci si riduce a tre giorni rispetto ai sette necessari con l'intero viaggio interamente in nave via Gibilterra.
Intanto il porto di Trieste si conferma il primo scalo portuale italiano per movimentazione di treni. Nello scalo di Campo Marzio sono previsti lavori per adeguare i binari allo standard europeo di 750 m di lunghezza e sono previsti adeguamenti delle infrastrutture lato porto.

Il 23 gennaio è stata posata la prima pietra del primo lotto del polo intermodale di Ronchi dei Legionari. Questo lotto comprende la realizzazione della fermata sulla linea ferroviaria, dell'autostazione e del parcheggio multipiano, di parte della passerella pedonale del loro collegamento con l'aeroporto e, pure parzialmente, delle altre opere infrastrutturali a raso. Il secondo lotto comprende il completamento della passerella pedonale di tutte le altre opere di finitura non previste nella prima fase. Si prevede che il primo lotto sarà terminato agli inizi del 2018 con l'entrata in funzione della fermata ferroviaria. Il costo totale sarà di 17,2 milioni di euro, dei quali i 6,9 del secondo lotto sono stati concessi qualche giorno prima della posa della prima pietra.

Il presidente e il direttore commerciale di InRail hanno presentato il 30 gennaio alla presidente della regione Friuli Venezia Giulia i progetti futuri dell'azienda. Hanno illustrato la trattativa in corso con FerServizi per l'acquisizione dell'ex deposito locomotive di Udine dismesso dalle ferrovie nel 2008. L'intenzione di InRail è quella di ripristinare le officine per la manutenzione, ed eventualmente anche la riparazione, delle locomotive assumendo fino ad una ventina di addetti nell'arco di tre anni. I responsabili di InRail hanno quindi reso noto che dal 6 febbraio la società avrebbe avviato i primi traffici da e per il porto di Trieste e che ha già in corso dei contatti con potenziali clienti esteri interessati a usufruire delle ferrovie regionali che fungono da collegamento tra l'Adriatico e diversi Paesi europei. InRail ha anche segnalato che sta incrementando i suoi traffici, provvedendo tra l'altro al trasporto di cereali dall'Est Europa ed al traffico intermodale tra Piacenza e Polonia e Romania attraverso Tarvisio e Villa Opicina per un totale di circa 120 treni settimanali. Il fatturato di InRail dell'anno scorso è stato di 27 milioni di euro con un organico di 100 persone.

Lo studio preliminare di RFI per la velocizzazione della Trieste-Mestre prevede la realizzazione di una variante di percorso per eliminare l'ansa di Latisana; ciò comporta anche la realizzazione di una nuova stazione in zona centro studi e il passaggio dei binari nei pressi degli impianti sportivi e di una zona residenziale. Subito sono state sollevate perplessità e preoccupazioni per il progetto.

La gara per il TPL su gomma e marittimo regionale è stata vinta dalla società TPL FVG che si è costituita dal raggruppamento delle 4 società provinciali che finora hanno gestito il servizio. Si è però registrato l'ennesimo ricorso al TAR da parte di Busitalia Sita Nord (società del gruppo FS) e Autoguidovie per presunte irregolarità nei criteri della gara. Si avrà così un nuovo allungamento dei tempi per l'avvio della nuova convenzione.

In Veneto è prevista l'elettrificazione delle linee Conegliano-Vittorio Veneto, della Castelfranco-Montebelluna e della Camposampiero-Cittadella-Bassano per un costo complessivo di 30 milioni di euro. Inoltre RFI ha accolto la proposta della regione Veneto di inserire nel piano di elettrificazione di queste linee anche la Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi-Belluno-Feltre-Montebelluna, e la Vicenza-Schio.
Per quanto riguarda la ferrovia delle Dolomiti Calalzo-Cortina, Sistemi Territoriali, la società incaricata della progettazione, ha messo presentato uno studio di fattibilità che prevede due tracciati. Uno, denominato “Val Ansiei”, lungo 48 km (18 dei quali in galleria) dovrebbe avere fermate a Domegge, Lozzo, Cima Gogna, Auronzo, Tre Cime, San Marco e Cortina Centro e tempo di percorrenza di 70 minuti con un investimento stimato in 745 milioni di euro. L’altro, ribattezzato “Val Boite”, si snoda attra-

verso il percorso classico per 33 chilometri (23 dei quali in galleria) con 63 minuti di viaggio. Avrebbe fermate a Valle, Vodo, Borca, San Vito e Cortina Centro con un costo preventivato di 710 milioni. Si prevede anche un anello ferroviario intorno a Cortina con 3 fermate, Nord, Centro, Sud, in prospettiva della prosecuzione verso Brunico. Il governatore del Veneto preferirebbe il percorso via Auronzo, anche se più costoso, perché più spettacolare dal punto di vista panoramico e turistico con la vista delle Tre Cime di Lavaredo dal treno che avrebbe carrozze con grandi vetrate.

Dal 9 gennaio il Frecciarossa 1000 è in servizio anche sulla Roma-Venezia. Su questa tratta restano in servizio anche i Frecciarossa e i Frecciargento.

La breve nevicata del 13 gennaio ha creato qualche problema nella stazione di San Giorgio di Nogaro e un convoglio è rimasto bloccato prima di Latisana.

Ennesima demolizione di una sbarra del passaggio a livello FUC di Remanzacco sulla SS 54; questa volta è successo ad un camion il 16 gennaio. Fortunatamente il treno in arrivo era ancora distante ed ha potuto fermarsi in tempo. Anche questa volta si presume che la causa sia una particolare posizione del sole che abbagliando il conducente impedisca di vedere la sbarra.

Due “incidenti” hanno interessato convogli Frecciarossa in regione. Il 27 gennaio il Frecciarossa per Milano appena partito da Udine ha danneggiato la linea aerea della stazione ed un suo pantografo. Questo ha causato il blocco della stazione e l'interruzione del servizio per alcune ore. Il 17 febbraio il Frecciarossa per Torino si è bloccato in linea tra Trieste e Bivio d'Aurisina. Ci sono volute due ore per il suo recupero.

Il 21 gennaio 2 focolai d'incendio sono divampati, come spesso succede, tra Monfalcone e Bivio d'Aurisina. La linea ferroviaria è rimasta chiusa per sicurezza e per permettere l'intervento dei vigili del fuoco; questo ha comportato la soppressione di 5 treni.

Il 25 febbraio un tunisino, che camminava in direzione Tarvisio all'interno di una galleria (non specificata - N.d.R.) della Pontebbana all'altezza di Moggio, è stato travolto da un treno merci ed è morto dopo il ricovero in ospedale. Non è chiaro il motivo della sua presenza nella galleria, ma forse cercava di evitare controlli perché il giorno prima era stato fermato a Tarvisio Boscoverde ed essendo irregolare gli era stato notificato l'ordine di espulsione dall'Italia.

Il 2 marzo un D 145 FIAT presente nella stazione di Bivio di Aurisina senza nessuno a bordo si è mosso autonomamente ed ha tamponato un treno merci appena giunto in stazione. Si presume che la locomotiva si sia mossa perché non frenata a causa di una leggera pendenza dei binari. Disagi per 4 ore alla circolazione dei treni con soppressioni e istituzione di autoservizi sostitutivi.

Un involucro che assomigliava a una bomba è stato notato il 10 marzo nei pressi della galleria del raccordo ferroviario che porta al porto di Monfalcone. La linea ferroviaria è rimasta chiusa un'ora per permettere l'intervento degli artificieri che hanno fatto brillare il falso ordigno.

Nella notte fra il 17 e il 18 marzo la Polfer ha individuato due graffitari nello scalo Sacca di Udine. Uno è riuscito a scappare, mentre l'altro è stato raggiunto e fermato dopo un inseguimento. Risultato una denuncia per resistenza a pubblico ufficiale e per accesso in area interdetta al pubblico e multa perché aveva lasciato l'auto in divieto di sosta. Non risulta però che sia stato costretto a ripulire i treni!

All'alba del 29 marzo una turista americana che viaggiava sull'EN 237 Vienna-Venezia è stata svegliata da dei rumori; si è così accorta che due persone stavano frugando nelle sue valigie da dove sono spariti soldi e un Ipad. I ladri vistosi scoperti si sono dati alla fuga inseguiti dalla signora fino a raggiungere la coda del treno dove hanno tirato il freno d'emergenza per poi saltare giù dal treno e dileguarsi nella campagna nei pressi di Artegna. A questo punto è stato impossibile rintracciarli.

Trainwatching

Nella terza settimana di gennaio gli EC 30 e 31 Vienna-Venezia erano trainati dalla Taurus 1216 019 / E 190 019 in livrea Achensee.

Daniele De Anna

Il pomeriggio del 17 gennaio l'EC 30, trainato dalla Taurus in livrea Achensee aveva in composizione anche la Taurus che si era guastata tre giorni prima a Venezia mentre effettuava lo stesso treno.

Mauro Zamolo

L'EC 31 Vienna-Venezia trainato dalla Taurus in livrea Achensee in partenza da Udine il 17 gennaio 2017 (foto D. De Anna)

L'EC 30 del 17 gennaio con la Taurus Achensee aveva in composizione anche una Taurus di rimando (foto M. Zamolo)

Il 1° febbraio è partito dalla stazione di Udine in direzione Venezia un treno con materiale di rimando trainato dalla E 444.053. Aveva in composizione due E 402A, due carrozze UIC-Z in livrea Frecciabianca ed una carrozza UIC-X cuccette in livrea Thellō.
Daniele De Anna

Il 30 marzo era presente a Udine un treno navetta composto solo da tre carrozze MD, praticamente una composizione da plastico. Daniele De Anna

Si segnalano casi di effettuazione di Regionali Veloci con composizioni Vivalto invece che con composizioni MD. In marzo gli ICN 774/775 Roma-Trieste e 770/771 Trieste-Roma avevano in composizione carrozze UIC-Z di sola 1ª classe. Giampaolo Scodellaro

Due E 402A e tre carrozze in trasferimento in partenza da Udine il 1° febbraio 2017 (foto De Anna)

Sopra. Treno navetta minimo, da plastico. Udine, 30 marzo 2017 (foto D. De Anna)

A lato Due Taurus ÖBB inquadranti una ES 64 F4 MRCE dispolok Vat 26 febbraio 2017 (foto D. Carlutti)

Recensione

Romano Vecchiet
Il fascino del treno
Piccole divagazioni di viaggio tra binari e stazioni

Per la collana “Piccola filosofia di Viaggio” - Edicicloeditore - è stato edito un piccolo volumetto di Romano Vecchiet “Il fascino del treno”.
L'autore, come riportato in quarta di copertina, racconta il mezzo di trasporto su terra più lungo e più pesante in assoluto, il treno, mezzo di trasporto che permette di viaggiare senza l'assillo della guida rimanendo concentrati nei propri pensieri oppure socializzando con gli altri viaggiatori.
Dopo alcune considerazioni sul treno e sulla locomotiva, con particolare riguardo a quella a vapore, Romano racconta che il treno apparve subito nella letteratura italiana ad opera della scrittrice friulana Caterina Percoto, di Ippolito Nievo, di Carlo Collodi, autore della prima guida turistico-ferroviaria italiana, e diventò anche soggetto delle fotografie.

Prosegue con una carrellata sui tipi di treno: militari, degli emigranti, popolari per turismo, dei profughi della guerra, dei deportati, regionali, fino ad arrivare ai grandi treni come il Settebello e l'Arlecchino e all'alta velocità che ha vinto su auto e aereo. Altre considerazioni sono fatte sulle linee ferroviarie, sulla politica dei rami secchi, sulle linee che sarebbe meglio riattivare piuttosto che essere trasformate in piste ciclabili, mentre queste ultime dovrebbe essere fatte a fianco delle ferrovie come in Pusteria.

Osserva che una volta tutti i paesi volevano il treno, mentre oggi si cerca di bloccarlo, di impedire la costruzione di nuove linee. Parla anche delle stazioni, grandi e piccole, di quelle principali che venivano definite le cattedrali del vapore, oggi diventate supermercati. Ma racconta anche delle stazioni in miniatura con un particolare riferimento a quelle della Rivarossi: S. Nazario, Pergine, Dubino. Non dimentica neppure i tram ed in particolare quelli Udine-San Daniele e Trieste-Opcina.
Altre osservazioni sono fatte sul modo di viaggiare, perciò sulle carrozze a scompartimenti e su quelle a salone, sulle letti e ristorante, con confronto tra ieri, quando si poteva conversare, e oggi, con ognuno assorto con il suo cellulare, tablet o computer. Vengono anche ricordati i biglietti Interrail ed il vecchio circolare che molto hanno aiutato il turismo ferroviario. Infine ricorda i suoi lunghi viaggi in treno in giro per l'Europa, nonché quello seguito alle sue nozze con il trasferimento con la FUC di tutti gli invitati per il banchetto nella stazione di Cividale.

Claudio Canton

Il Micotra in scala H0

Lo scorso dicembre la ditta ACME ha consegnato l'articolo 90052, realizzato in esclusiva in serie limitata per Trenogheno, che contiene la riproduzione modellistica del convoglio Micotra. E' composto, come nella realtà da un bagagliaio, una carrozza UIC-Z salone e una carrozza UIC-Z a scompartimenti delle ÖBB. Sulle carrozze spiccano il grande logo Micotra ed i loghi delle regioni FVG e Carinzia, partner nel progetto, e del programma Interreg IV. La riproduzione rispecchia le carrozze originali, mentre il bagagliaio ha una marcatura diversa da quello fotografato al momento dell'istituzione del servizio (2012) perché ACME ha fotografato il convoglio un anno dopo nel luglio 2013 quando c'era in servizio un altro bagagliaio. Attualmente in composizione al Micotra ci sono normali carrozze senza loghi e probabilmente anche le due originali oramai sono senza loghi, dopo i ripetuti lavaggi che hanno dovuto subire a causa dei grafittari che più volte le hanno prese di mira.

Carrozza salone 73 81 21-91 041-5 Bmpz

Carrozza a scompartimenti 73 81 21-91 115-5 Bmz

Bagagliaio 51 81 95-70 006-8 Dmsz

Confronto del logo tra la carrozza reale fotografata il 10 giugno 2012 a Udine e quella modello (foto C. Canton)

I lunghi tempi nella consegna sono dovuti alla ristrutturazione della produzione dovuta ai problemi che si sono registrati con le ditte cinesi.
La tiratura è stata limitata a 180 pezzi che sono stati quasi tutti esauriti già in fase di prenotazione, con moltissime vendite in Austria e Germania.
Ora con la Taurus FUC prodotta dalla Roco (anch'essa esaurita) è possibile comporre il Micotra allo stato d'origine, mentre con le normali carrozze UIC-Z ÖBB, prodotte dalla stessa ACME è possibile riprodurre le versioni attuali del convoglio (classica di due carrozze e un bagagliaio, due carrozze e due bagagliai - estiva -, tre carrozze - invernale - e quelle rinforzate per occasioni speciali).

Claudio Canton

N° 84 - Anno 22 (N° 1 / 2017)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio